

보도 자료	 전국장애인차별철폐연대		
	상임공동대표	권달주, 박경석, 이원교, 윤종술, 최용기	
	전화_02-739-1420 / 팩스_02-6008-5101 / 메일_sadd@daum.net / 홈페이지_sadd.or.kr		
수신	언론사 사회부 담당	배포일자	2022년 6월 27일(월)
담당	이재민(010-6380-7162)	페이지	총
제목	전국장애인차별철폐연대 · 전국장애인이동권연대 · 더불어민주당 민생우선실천단 장애인권리보장팀 교통약자이동편의증진법 개정안 발의 공동기자회견 개최		

전국장애인차별철폐연대 · 전국장애인이동권연대
더불어민주당 민생우선실천단 장애인권리보장팀
교통약자이동편의증진법 개정안 발의 공동기자회견 개최

교통약자이동편의증진법 일부법률개정안 발의 **기자회견**

특별교통수단

운영비 국고지원 의무화

광역이동 강화

다양한 교통약자 지원강구



2022년 6월 28일(화)
오전 11시, 소통관

전국장애인이동권연대 · 전국장애인차별철폐연대 ·
 더불어민주당 민생지원단 장애인권리보장팀

- 일시 : 2022년 6월 28일(화) 오전 11시
- 장소 : 국회 소통관
- 주관 : 전국장애인차별철폐연대, 전국장애인이동권연대,
더불어민주당 민생지원단 장애인권리보장팀

※ 기자회견 후 국회 본청 의안과(701호)로 함께 이동해 법안 제출

1. 공정 보도를 위해 노력하시는 귀 언론사의 발전을 기원합니다.
2. 전국장애인차별철폐연대(상임공동대표 권달주 / 이하 ‘전장연’)는 장애인에 대한 차별을 철폐하고, 장애인의 기본적 권리를 쟁취하기 위하여 전국규모의 법정·비법정 장애인단체(전국장애인부모연대 · 전국장애인야학협의회 · 한국뇌병변장애인인권협회 · 한국장애인자립생활센터협의회)와 190여 개의 지역 장애인·시민사회·노동·인권·문화예술단체 그리고 장애인과 비장애인이 함께 회원(장비회원)으로 구성된 연대체입니다.
3. 작년 12월 31일, 국회 본회의에서는 노선버스 대폐차 시 저상버스 의무도입과 특별교통수단 운영비 국고 지원 근거 마련을 골자로 한 『교통약자이동편의증진법』의 개정안이 발의, 통과된 바 있습니다.
4. 그러나 특별교통수단의 운영비 국고 지원과 관련된 개정안은 당시 소관 상임위원회인 국토교통위원회(이하 ‘국교위’)에서 심사될 때 기획재정부(이하 ‘기재부’)의 격렬한 반대로 수정안으로 통과되었습니다. 원안인 “국가 또는 도(道)가 광역이동지원센터의 설치·운영에 소요되는 자금의 일부를.....지원해야 한다.”가 “할 수 있다” 조항으로 후퇴하였습니다.
5. 장애인의 이동권은 유엔장애인권리협약에서 규정한 ‘자유권적인 기본권’이며 장애인이 지역사회에서 노동하고, 교육받고 함께 살아가기 위해서는 당연히 전제되어야 하는 필수조건입니다. 그러나 기재부는 예산 부족을 이유로 국가가 보장하여야 할 책무를 방기하였습니다.
6. 또한 법이 개정된 이후 기재부는 특별교통수단 운영비를 지원 할 수 있는 근거 조항이 마련되었음에도 소관 시행령인 「보조금 관리에 대한 법률 시행령」의 [별표 2. 보조금 지급 제외 사업>에 “장애인특별운송사업(운영비 지원)”을 삭제하지 않고 있습니다. 이에 개정안 취지와 장애인의 이동권 보장이 수포로 돌아갈 위기에 처해있습니다.

5. 특히 **특별교통수단의 운영비 지원**은 전장연이 “출근길 지하철 탑니다” 행동을 통해 기재부에 요구하고 있는 **장애인 권리예산의 핵심**입니다. 행동을 통해 재차 기재부에 확답을 요구했음에도 불구하고 여전히 외면 받고 있습니다.
6. 이에 전장연은 지난 개정안의 사문화를 막기 하기 위해 **전국장애인이동권연대와 더불어민주당 산하 민생지원단 장애인권리보장팀과 특별교통수단 운영비 국고 지원 의무화, 광역이동 강화, 다양한 교통약자 지원장구를 골자로 장애인의 이동권 보장을 위한 『교통약자이동편의증진법』 개정안을 다시 발의하게 되었습니다.**

특별교통수단 운영비 국고 지원 의무화

국가가 특별교통수단 운영비를 기초지자체에만 떠넘겨 지역 간 장애인 이동권 격차가 심화되고 있습니다. 운영비를 각 지자체 책임에 맡김에 따라 운전원이 부족해 야간에는 장애인콜택시 운행이 멈춰 아예 이동이 불가능하거나, 하루 이틀 전에 미리 예약을 해야만 장애인 콜택시를 이용할 수 있는 지역이 상당수입니다. 작년 12월 31일, 「교통약자이동편의증진법」이 개정되며 특별교통수단 운영비에 대한 국고 지원 근거가 마련되었으나 “지원해야 한다”가 아닌 “지원할 수 있다”로 필수 의행 사항이 아닙니다.

광역 이동 강화

먼저 비장애인이 지하철과 시외·고속버스, 광역급행버스 등으로 도시와 도시를 넘나드는 자유로운 광역 이동이 가능한데 반해 장애인의 광역 이동은 특별교통수단(장애인콜택시)이 아니라면, 거의 불가능합니다. 전국의 시외·고속버스 중 휠체어 이용 장애인이 탑승할 수 있는 차량은 2대에 불과합니다. 광역급행버스는 안전벨트 문제로 2층형 버스에만 휠체어탑승이 가능합니다. 그러나 특별교통수단마저도 지자체마다 운행범위가 다르고, 대부분 관내 혹은 인근 지역 까지만 운행함에 따라 장애인의 광역이동을 원천 봉쇄하고 있습니다.

다양한 교통약자 지원장구

일부 지자체는 휠체어를 이용하지 않으나 이동에 어려운 장애인을 지원하기 위해 자체 예산으로 택시 회사와 계약을 맺고 임차·바우처택시 사업을 진행하고 있습니다. 그러나 특별교통수단(장애인콜택시)에 비해 요금이 비싸고, 지원체계가 복잡하여 실 이용이 어렵고 특별교통수단으로 수요가 몰려 휠체어 이용 장애인의 장애인 콜택시 대기시간이 길어지는 등 문제가 파생되고 있습니다.

7. 더불어 **대표발의 해주신 천준호 의원, 공동발의 해주신 박찬대 의원, 최혜영 의원, 강민정 의원, 고민정 의원, 김영호 의원, 윤영덕 의원과 함께 기자회견을 개최하고자 합니다.**
8. 21년간 이동권을 외쳐왔지만, 여전히 보장되지 않는 대한민국 현실 속에서 장애인의 완전한 이동권 보장을 위해 귀 언론사의 열띤 취재와 관심 부탁드립니다.

[붙임자료1] 전국장애인차별철폐연대 · 전국장애인이동권연대 · 더불어민주당 민생우선실천단 장애인권리보장팀
 교통약자이동편의증진법 개정안 발의 공동기자회견 진행 순서

시 간		소요 (분)	주 요 내 용	비고
부 터	까 지			
11:00	11:02	2'	공동기자회견 취지 및 참석자 소개 [최혜영 간사]	
11:03	11:08	5'	기자회견문 낭독 [천준호 의원, 강민정 의원, 고민정 의원]	
11:08	11:13	5'	장애인이동권단체 및 희망의원 자유발언 ▪ 전국장애인이동권연대 [권달주 대표] ▪ 전국장애인차별철폐연대 [박경석 상임공동대표] ▪ 발언 희망 의원	
11:13	11:15	2'	마무리 발언 및 법안 제출 이동 안내 [최혜영 간사]	
11:15	11:25	10'	국회 본청 의안과 이동	의안과(701호)
11:25	11:30	5'	법안 제출	

더불어민주당 천준호의원 대표발의(22.06.) 교통약자이동편의증진법 일부개정 법률안

1. 추진 배경

○ 2020년 기준 특별교통수단 보급률 83.4% 수준

(현 대수는 3,914대로 법정대수 4,694대 대비 약 800대 부족)

- 8개 특별·광역시 간 특별교통수단 운행 보급률 상당 격차 존재
(서울: 85.1%, 인천: 57.3%)
- 9개도 간 특별교통수단 운행 보급률 상당 격차 존재
(경기: 112.8%, 충북 62.1%)

○ 지방이양정책으로서 특별교통수단의 도입·운영에서의 현격한 지역 간 차별

- 특별교통수단 운행 대수 차이
- 매칭을 돕는 (광역)이동지원센터 설치 유무
- (광역)이동지원센터의 운영 주체 차별 * 대도시는 공단 위주 운영 <-> 지역도시는 민간위탁 방식
- 지자체별 상이한 중구난방 운영방식 및 불합리한 환승 체계
- 비휠체어 장애인용 임차·바우처택시 대수 확보의 어려움

○ 특별교통수단 국비 지원 법 개정 필요

- 2021년 12월 31일, 교통약자의 이동편의증진법 개정되어 이동지원센터 및 광역이동지원센터의 운영비를 국가가 지원할 수 있는 근거가 마련되었음.
- 당초 발의된 법안은 “이동지원센터 및 광역이동지원센터의 운영비의 국비 지원 의무화”를 담았지만, 재정당국의 반대로 인하여 “해야 한다”가 “할 수 있다”로 후퇴되어 통과된 상황임.

2. 검토 방향

○ 특별교통수단 운영에 대한 국가 책임·공공성 강화

- 중앙정부는 최초 차량 도입비만 일부 보조할 뿐, 특별교통수단 운영에 필요한 비용은 각 지자체가 부담하는 것으로 되어 있어 지자체별 이동의 제약과 편차가 심각
- 지방이양사업인 특별교통수단 운영을 국가보조금사업으로 변경하고, 국가 책임 및 공공성 강화를 통해 지역 간 편차를 해소하고 보편적인 이동권 보장

○ 특별교통수단의 광역이동에 대한 국가 책임 강화

- 현재 이동지원센터는 각 지방자치단체에서 운영하고 있으며, 탑승 위치에 따라서 관외 이동에 심각한 제약이 발생 (예시 : 김해에서 부산으로의 이동은 가능하지만 김해에서 인근 지역인 양산, 거제, 밀양으로의 이동은 불가능함.)

- 특별교통수단의 운영 범위를 인근 특별시·광역시·도까지로 확대할 필요

○ 휠체어 이용 여부에 따라 특별교통수단 다양화

- 특별교통수단이란, “이동에 심한 불편을 느끼는 교통약자의 이동을 지원하기 위하여 휠체어 탑승설비 등을 장착한 차량”으로, 주 이용자는 휠체어를 이용하는 교통약자임.
- 비휠체어 교통약자를 위한 특별교통수단(임차·바우처택시)은 시·도지사 또는 시장·군수·구청장 재량으로 운영하고 있으나, 요금 차이 등으로 인해 비휠체어 교통약자도 특별교통수단을 함께 이용함에 따라, 특별교통수단의 대기 시간 증가
- 휠체어 이용 여부에 따라 특별교통수단을 구분하고, 비휠체어 교통약자를 위한 특별교통수단의 지원을 강화

3. 주요 내용

○ 특별교통수단 국비 지원 의무화

- 지방이양사업인 특별교통수단 운영을 국가보조금사업으로 변경하고, 국가 책임 및 공공성 강화를 통해 지역 간 편차를 해소하고 보편적인 이동권 보장

○ 특별교통수단의 광역이동 지원 강화

- 특별교통수단의 운영 범위를 인근 특별시·광역시·도까지로 확대
- 특별교통수단의 환승·연계 체계 구축 현황 조사 시행

○ 휠체어 이용 여부에 따라 다양한 특별교통수단 지원 강화

- 시장이나 군수는 특별교통수단을 배정할 때 휠체어를 이용하는 교통약자를 우선적으로 고려하도록 함
- 비휠체어 교통약자를 위한 특별교통수단(임차·바우처택시) 국비 지원 의무화